Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8929**

17. Wahlperiode 07. 03. 2012

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ute Kumpf, Caren Marks, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Stellenwert des Fahrradverkehrs für die Bundesregierung

Fahrradfahren ist eine gesunde und umweltfreundliche Alternative zum Auto und muss weiter gefördert werden. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP für die 17. Legislaturperiode heißt es: „Der Radverkehr stellt für uns einen wichtigen Bestandteil städtischer Mobilität dar". In der aktuellen Studie Fahrrad-Monitor Deutschland 2011 – Deutsche fahren im Alltag gerne Fahrrad des Meinungsforschungsinstituts SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH, die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert wurde, ist das Verhältnis der Deutschen zum Fahrrad und zum Fahrradverkehr untersucht worden. Diese Studie weist eine wachsende Beliebtheit des Fahrradverkehrs in Deutschland, insbesondere in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern und vor allem bei Elektrofahrrädern, nach. Um den Radverkehr in Städten und auch in ländlichen Regionen und kleineren Städten attraktiver zu gestalten, zielen die wesentlichsten Folgerungen des Fahrrad-Monitors auf eine verbesserte Infrastruktur. Dazu zählen zusätzliche, sicherere und besser beleuchtete Radwege, Strecken mit Vorrang fürs Fahrrad sowie sichere Abstellanlagen. Der Fahrrad-Monitor hat außerdem eine Abnahme des subjektiven Sicherheitsgefühls der Radfahrerinnen und Radfahrer im Verkehr festgestellt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach der Verlagerung des Bereichs Radverkehr vom Referat SW 24 in das Referat UI 31 dort mit dem Thema Radverkehr befasst?

2. Ist es im Vergleich mit der Zeit vor Verlagerung des Bereichs Radverkehr in das Referat UI 31 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu einer Stellenreduzierung gekommen?

   Wenn ja, wie begründet die Bundesregierung dies im Hinblick auf die Bedeutung des Fahrradverkehrs?

3. Sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Referat UI 31 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die mit dem Thema Radverkehr befasst sind, in einem befristeten Arbeitsverhältnis tätig?

   Wenn ja, wie viele sind dies und bis wann laufen die jeweiligen Arbeitsverträge?

4. Wie will die Bundesregierung nach Auslaufen der befristeten Arbeitsverträge sicherstellen, dass die notwendigen Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs erfüllt werden?
5. Wie hoch ist der jährliche Bedarf zur Finanzierung des Baus und der Unterhaltung von Radwegen an Bundesstraßen?
6. Plant die Bundesregierung, die Mittel für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen bei der Aufstellung des Entwurfs für den Bundeshaushalt 2013, nach den Kürzungen 2011 und 2012, wieder zu erhöhen?
7. Wie will die Bundesregierung den Ausbau einer fahrradgerechten Infrastruktur fördern, um die Verkehrsprobleme in Großstädten und in ländlichen Regionen zu lösen und den CO_2-Ausstoß zu reduzieren?
8. Wie unterstützt die Bundesregierung die Bestrebungen vieler deutscher Städte, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen kontinuierlich zu erhöhen?
9. Wie hoch ist der Anteil der Haushaltsmittel, die nach dem Entflechtungsgesetz an die Bundesländer gezahlt werden, die für Radverkehrsmaßnahmen aufgewendet werden?
10. Sieht die Bundesregierung Nachteile für den Fahrradverkehr, wenn die Zweckbindung bei der Förderung mit Haushaltsmitteln der Gemeindeverkehrsfinanzierung nach dem Entflechtungsgesetz ab 2014 wegfällt, und wenn ja, welche Nachteile sind das?
11. Welche Vorschläge erarbeitet die Bundesregierung derzeit, um den Fahrradverkehr über das Jahr 2019 hinaus zu fördern, wenn die Haushaltsmittel gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. Entflechtungsgesetz 2019 komplett wegfallen?
12. Was wurde von der Bundesregierung konkret unternommen, um die Aussagen im Weißbuch Innenstadt, Kapitel 2.5 „Mobilität in Innenstädten“, in Bezug auf Fahrradverkehr (u. a. „Wichtige Bausteine hierfür sind attraktive Fuß- und Radwegenetze …“, „… dass Fuß und Fahrrad immer mehr zum „Nahverkehrsmittel“ Nummer 1 für kurze Strecken werden“, „… sollten entsprechende Infrastrukturen ausgebaut und gleichzeitig die Belange der Verkehrssicherheit berücksichtigt werden“) umzusetzen?
13. Welche konkreten Pläne hat die Bundesregierung, um den Verbund zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Nah- und Fernverkehr zu stärken?
14. Wie wird von der Bundesregierung eine bessere Verknüpfung von öffentlichen Personennahverkehr mit Fahrrädern bzw. Leihrädern gefördert?
15. Was hat die Bundesregierung zur Stärkung des Verbundes zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Nah- und Fernverkehr bisher konkret unternommen, bzw. welche Projekte der Länder hat die Bundesregierung bisher unterstützt?
16. Wie plant die Bundesregierung, die bestehenden erfolgreichen Vernetzungsinstrumente, wie zum Beispiel den entsprechenden Bund-Länder-Arbeitskreis, den Beirat Radverkehr und die Fahrradkommunalkonferenz zu stärken und weiterzuentwickeln?
17. Wie plant die Bundesregierung, das Radnetz Deutschland (D-Routen) länderübergreifend zu stärken, wie es Experten fordern?
18. Welche Aktivitäten plant die Bundesregierung, um elektrounterstützte Fahrräder bis 25 km/h (Pedelecs) verstärkt in die Förderung der Elektromobilität zu integrieren?

19. Was unternimmt die Bundesregierung, um für das gesunde Fahrradfahren zu sensibilisieren, insbesondere mit Blick auf bestehende psychomotorische Defizite bei Kindern?

20. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass auch Kinder aus prekären Verhältnissen mit sichereren Fahrrädern radeln können (siehe Frage 16 zur Notwendigkeit), und welche Fördermöglichkeiten sieht sie?

21. Welchen Stellenwert räumt die Bundesregierung dem Schutz und der Sicherheit von Fahrradfahren in der Stadt und in den ländlichen Räumen ein, und welche konkreten Maßnahmen setzt sie dafür um?

22. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e. V. (ADFC) nach dem verstärkten Einsatz von Überlebenstechniken (technischer Schutz in Kraftfahrzeugen, (wie z. B. Abbiege- und Bremsassistent für Lkw, Außenairbag, etc.), um Fahrradfahrer künftig besser vor schweren Verletzungen zu bewahren oder typische Unfälle ganz zu verhindern?

23. Welche (technischen) Möglichkeiten (außer Fahrradhelmen) sieht die Bundesregierung, um Fahrradfahren sicherer zu machen?

24. Plant die Bundesregierung die Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrerinnen und -fahrer?

    a) Wenn ja, wie begründet sie dies, und wann legt sie einen entsprechenden Gesetzentwurf vor?

    b) Wenn nein, warum lehnt sie eine solche Helmpflicht ab?

25. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Empfehlung des 50. Verkehrsgerichtstages, Fahrräder mit Trethilfe, einem elektromotorischen Hilfsantrieb, einer maximalen Nenndauerleistung von 250 Watt, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen von 25 km/h oder beim Abbruch des Mittretens unterbrochen wird, auch als Fahrräder zu behandeln, wenn sie über eine Anfahr- oder Schiebehilfe bis 6 km/h verfügen?

26. Wann wird die Bundesregierung die rechtlichen Voraussetzungen schaffen, damit die in Frage 25 beschriebenen Fahrräder mit Trethilfen rechtlich als Fahrräder behandelt werden?

27. Plant die Bundesregierung, nach der Zunahme der Geschwindigkeit von Fahrradfahrern, neue Ordnungsregelungen für den Bereich Fahrradverkehr (Beispiel Führerscheinpflicht für Fahrradfahrer)?

28. Wie positioniert sich die Bundesregierung angesichts des zunehmenden Radverkehrs zu einer Senkung der Regelhöchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich auf Tempo 30 km/h?

29. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, eine Versicherungspflicht und eine Helmpflicht für E-Bikes einzuführen, die mehr als 25 km/h Geschwindigkeit erreichen?

30. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Forderung, angesichts eines hohen Verletzungsrisikos, eine Altersgrenze von mindestens 15 Jahren für die Nutzung von E-Bikes einzuführen und bei Alkohol am Lenker, die gleichen strengen Limits wie für Autofahrer vorzuschreiben?

31. Will die Bundesregierung eine bundeseinheitliche Lösung zu den schnellen Pedelecs mit einer Unterstützung der Radfahrenden bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h schaffen, um die rechtlichen Behandlungen dieser Fahrräder, z. B. bei der Frage der Fahrerlaubnispflicht, zu vereinheitlichen, und wenn ja, wie will sie dies rechtlich ausgestalten?

32. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Empfehlung des 50. Deutschen Verkehrsgerichtstages, diese bis zu 45 km/h schnellen Pedelecs als Kleinkrafträder zu behandeln, mit Führerschein-, Versicherungs- und Helmpflicht, und wird die Bundesregierung die rechtlichen Grundlagen schaffen, um diese Pedelecs als Kleinkrafträder zu behandeln?

33. Wie positioniert sich die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zu der Tatsache, dass der E-Motor der bis zu 45 km/h schnellen Pedelecs bei steigender Drehzahl immer weniger unterstützende Funktion entwickelt und nicht wie ein Moped auf 45 km/h beschleunigen und dieses Tempo halten kann, dass also solche Pedelecs nicht mit Kleinkrafträdern zu vergleichen sind?

34. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Tatsache, dass die gegenwärtig vorhandenen Fahrradhelme für einen Aufprall mit Geschwindigkeiten unter 20 km/h ausgelegt sind, bei Fahrten mit hoher Geschwindigkeit oder bei einem Zusammenprall mit einem fahrenden Auto keinen wirksamen Schutz bieten, Motorradhelme andererseits wegen ihres hohen Gewichts und schlechter Belüftung für Pedelecfahrer ungeeignet sind, da diese aus eigener Kraft treten müssen, und hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Helmtragepflicht für bis zu 45 km/h schnelle Pedelecs für zweckmäßig?

35. Wie unterstützt die Bundesregierung die Weiterentwicklung von Fahrradhelmen, insbesondere unter dem Aspekt, dass für die Nutzung von elektrisch unterstützten Fahrrädern an den Kopfschutz besondere Anforderungen zu stellen sind?

36. Wird sich die Bundesregierung für die Beibehaltung der 250-Watt-Begrenzung in der neuen europäischen Betriebserlaubnisverordnung einsetzen, wie es der 50. Deutsche Verkehrsgerichtstag empfohlen hat?

37. Wie wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, die Beteiligung der Pedelecs an Verkehrsunfällen bei der Unfallaufnahme gesondert zu erfassen und wissenschaftlich auszuwerten, um konkrete Aussagen über das Unfallrisiko der Fahrer von Pedelecs und E-Bikes zu erhalten und dem Gesetzgeber die Ergreifung gezielter Maßnahmen zu ermöglichen?

38. Wird die Bundesregierung eine bundeseinheitliche Verwaltungspraxis für eine Sondernutzungserlaubnis für die Nutzung öffentlicher Straßen durch sog. Bierbikes schaffen, und wenn ja, wann?

39. Wie positioniert sich die Bundesregierung zum freiwilligen Anbringen kostenloser Kennzeichen an Fahrrädern, die in einer zentralen Datenbank registriert werden, zur Verbesserung und Erhöhung der Sicherheit im Fahrradverkehr und zur Vorbeugung von und zur Erhöhung der Aufklärungsquoten bei Fahrraddiebstahl?

Berlin, den 7. März 2012

Dr. Frank Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333